DOUĂ SECVENȚE DE CIRCULAȚIE

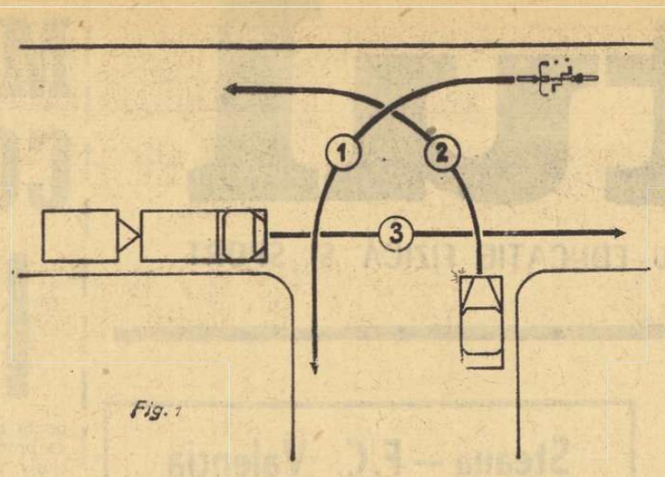

Fig. 1

VIRAJUL LA STÎNGA ȘI PRIORITATEA DE DREAPTA

Deși este o regulă relativ simplă, prioritatea de dreapta pune uneori în dificultate pe automobiliștii insuficient inițiați în normele de circulație.

La aceasta contribuie și părerea greșită, destul de înrădăcinată, după care vehiculele ce intenționează să vireze la stînga (în condițiile unor intersecții unde nu sînt instalate indicatoare de prioritate), nu se bucură de întîietate chiar dacă vin din partea dreaptă a altor vehicule.

Pentru a facilita înțelegerea modului de aplicare a acestui aspect al regulii priorității de dreapta, am ales un exemplu care ridică tocmai o problemă de acest gen. Astfel, în cazul celor trei vehicule din fig. 1, ordinea de trecere prin intersecție va fi următoarea: 1. bicicleta care vine din dreapta automobilului; 2. autoturismul care are prioritate de dreapta față de autocamionul cu remorcă; 8. autocamionul care este dator să acorde întîietate autoturismului.

Biciclistul va pătrunde deci primul în intersecție — deși virează la stînga — pentru că nu are în dreapta sa nici un vehicul căruia trebuie să-i dea prioritate.

Ținînd seama de faptul că în exemplul dat este vorba și de un biciclist care în cazul de față are întîietate, considerăm util să amintim că regula priorității de dreapta, ca de altfel și celelalte norme privind întîietatea de trecere, nu condiționează aplicarea lor în raport cu felul vehiculului (cu excepția priorității de care se bucură tramvaiele, autovehiculele salvării, pompierilor și miliției).

În lumina precizării făcute apare reprobabilă atitudinea unor automobiliști care, aplicînd normele de prioritate în funcție de „ierarhia căilor putere", își desconsideră partenerii mai „slabi" (biciclișți, conducători de motorete, motocicliști etc.), frustrîndu-i de dreptul de prioritate.

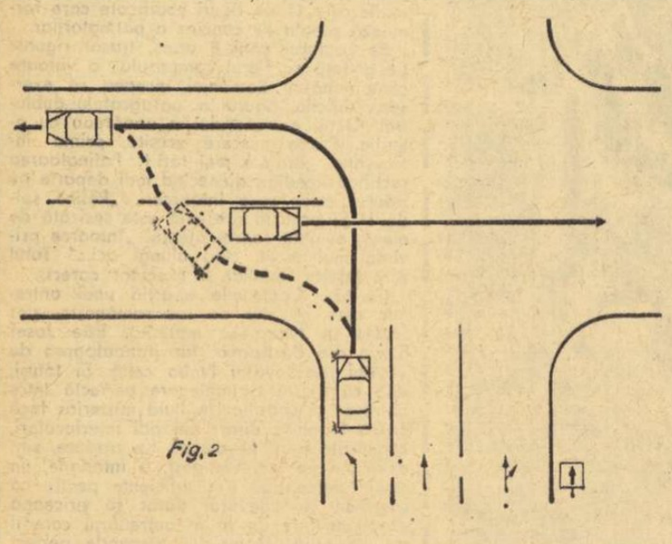
Fig. 2

NICIODATĂ CONTRA FLUXULUI !

O situație dificilă pentru traficul rutier poate apare în următoarea împrejurare: se presupune că un autovehicul circulă pe o stradă cu sens unic și intenționînd să vireze la stînga ocupă, după cum e și normal, culoarul din stînga. Ajuns în încrucișare, conducătorul auto observă că circulația pe artera pe care trebuie să pătrundă se desfășoară în ambele sensuri. În loc să vireze corect (urmînd traseul indicat pe fig. 2 printr-o linie plină) și să-și ocupe locul pe dreapta străzii, pentru a ajunge pe această parte a arterei, el ocolește vehiculele ce vin din stînga (care la rîndul lor nu întotdeauna circulă perfect pe dreapta), deplasîndu-se pe traseul marcat pe schiță printr-o linie punctată.

În acest fel, din pricina unei circulații „contrasens", chiar pe o porțiune scurtă de drum, se creează un impediment real pentru traficul rutier și un pericol potențial de accident.

Lt. col. Victor BEDA

O fotografie de acum 28 de ani cînd la Brașov a avut loc „o mare întrecere motociclistă și automobilistică". Presa vremii saluta unanim acest eveniment sportiv și releva „participarea internațională care tinde tot mai mult să devină tradițională". De asemenea, se amintea că „la cursele de automobile tip sport s-a atins o viteză orară de 85—90 km".

Față nouă unei vechi probe automobilistice:

CURSA DE COASTĂ

Primul concurs de coastă s-a organizat în țara noastră acum 45 de ani, sub denumirea de CUPA ARDEALULUI. Competiția a devenit tradițională și s-a bucurat de prezența la start, alături de sportivii români, a unorași ai volanului european. Ulterior, în calendarul Automobil Clubului Român de pe vremuri au mai fost înscrise și alte întreceri de acest gen: cursele de coastă de la Sinaia, Sibiu, Cimpina, Feleac și Brașov. În 1937 aceste curse se reunesc sub numele de CAMPIONATUL NAȚIONAL DE MUNTE, cîștigat în mai multe rînduri de J. Calcianu și P. Cristea.

Întrecerile de coastă sînt întrerupte de al doilea război mondial. Ele au fost reluate în 1948 sub numele de CAMPIONATUL NAȚIONAL DE COASTĂ, în care se înglobau cursele de la Predeal, Dalа și Sinaia. Din 1950 și pînă în 1955, astfel de competiții sînt nelipsite din programul Federației române de motociclism și automobilism, campioni devenind J. Calcianu, M. Dumitrescu, V. Abrudan, Al. Uță etc. Titlul de campion național se acorda la doi concurenți — pentru clasele pînă la și peste 2 litri.

Presa vremii relata cu 28 de ani în urmă interesul suscitat de cursa automobilistică de coastă disputată pe drumul Poienii Brașovului. Așii volanului de atunci, specialiști ai probei, cu mașini de formulă, au oferit — după cum consemnează cronicarii — „un spectacol palpitant", dovedind măiestrie în escaladarea drumului, care le solicita o tehnică deosebită, datorită dificultăților.

O fotografie, ponosită de ani, de la acea întrecere, ne dă posibilitatea să recunoaștem pe unul dintre cei mai mari automobiliști români, ing. Petre Cristea, care a obținut locuri fruntașe nu numai în întrecerile din țară ci și în cele internaționale.

Adăugînd faptul că la întrecere au participat mii de brașoveni, înșirați de-a lungul drumului Poienii, completăm tabloul acelei curse de coastă, al popularității de care s-a bucurat. De altfel, arhitectul Aurel Puiu, cunoscut iubitorilor concursurilor automobilistice, cîștigătorul Raliului României din anul acesta, același care a ocupat locul III în clasamentul general al Raliului balcanic și locul IV în Raliul Dunării (clasamentul de clasă cilindrică), ne mărturisea că în intenția filialei Brașov a A.C.R. era să organizeze o cursă de coastă pentru automobile de serie, pe noul drum al Poienii, care este excelent, mult superior altor trasee din străinătate, unde întrecerile se dispută mai mult pe drumuri cu macadam.

Dar să vedem caracteristica traseului de acum 28 de ani. Vechiul drum al Poienii, pe care s-a disputat întrecerea, măsura 8 km., cu circa 20 de viraje, majoritatea strînse, din care 30 la sută de 180 de grade. Cu toate că s-a alergat cu mașini de formulă (speciale), media orară a fost cu puțin peste 50 km.

— Față de cel vechi, drumul nou al Poienii — ne spune arh. Aurel Puiu — prezintă caracteristici care-l pot situa printre cele mai bine cotate trasee internaționale de coastă. Lungimea de 12 km, cu 58 de viraje, majoritatea deschise, perseului, a calității pavajului, a acostamentelor în foarte bună stare, cu rigole de scurgere a apei nu prea adînci, dînd posibilitatea automobilistului să abordeze o rază mai mare de curbură, drumul Poienii se recomandă de la sine acestor întreceri spectaculoase, cu atît mai mult cu cît condițiile naturale dau posibilitatea unui mare număr de spectatori să poată urmări concursul, poate mai mult decît oriunde.

— Vorbeați de viraje. Ce viteze permit ele, datorită acestor caracteristici ?

— Gama variată de viraje permite viteze diferite. În curbe strînse de 180 de grade viteza permisă este de 40 km pe oră. Multe viraje largi permit însă o viteză chiar și de 120 km pe oră, cu toată alternanța de piatră cubică și asfalt a drumului. Totuși, trebuie acordată multă atenție parcursului, datorită petelor de umbră — în special pe viraje — care păstrează umiditate, constituind o problemă dificilă care solicită atenție automobilistului. Evident, toate acestea se referă la pregătirea de concurs a automobilistului.

— Este posibil să se organizeze curse de coastă și pe alte trasee ?

— Desigur. Spre exemplu, pe drumul dintre Rîșnov și Pîrîul Rece. Însă calitatea drumului, al cărui macadam deteriorat constituie impedimentul principal, face mai dificilă organizarea cu bune rezultate a unei curse de coastă. Aici nici publicul nu ar putea participa la vizionarea întrecerii, fiind problematic de organizat transportul în proporții de masă. De altfel, defecțiunile drumului, virajele în loc, căderea mare a pantei etc., ar solicita o mare uzură a automobilelor, incomparabilă cu cea de pe drumul nou al Poienii, care, de altfel, cu ajutorul vechiului drum, ce poate fi folosit la întoarcere, dă posibilitatea mai multor concurenți să utilizeze aceeași mașină, idee de loc neglijabilă.

Este limpede că pentru spectaculozitate, pentru interesul pe care-l manifestă automobiliștii noștri, se impune în viitor organizarea curselor de coastă oriunde sînt condiții satisfăcătoare. A.C.R. va trebui să militeze pentru organizarea acestui gen de întrecere, fiindcă avem, în toată țara, trasee adecvate.

Al. DINCA

Aspect de la „Raliul celor trei regiuni". În fotografie: echipajul Victor Arpad — Ion Teușdea (Oradea), pe Fiat 1300, în timpul probei de îndemînare desfășurată la Oradea.
Foto: Ștefan Vilidar

ANTIMEMORIILE LUI STIRLING MOSS (III)

Unul din lucrurile esențiale în cursele de automobile este facultatea de a sesiza accidentul. Iar dacă nu-l poți evita, trebuie să știi să-l accepți. Acest lucru este extrem de important și cere prezență de spirit, disciplină mentală, autocontrol. Mulți oameni, în împrejurări critice, au o reacție de panică. Ei se gîndesc: „Mi se întîmplă o nenorocire, o, doamne, de-aș scăpa, poate că nu va fi un accident etc. etc". În loc de asta ar trebui să raționeze astfel: se întîmplă un accident, ce aș putea face în secundele următoare pentru a mă salva ?

Dacă timp de cîțiva ani v-ați antrenat în vederea acestei eventualități, atunci păstrați o șansă; puteți fi capabili bunăoară să găsiți și să apăsați pe „butonul" care va împiedica o catastrofă, sau dacă aceasta nu vă reușește, puteți controla derapajul și chiar înainte de șoc veți sări pentru a-l evita. Desigur, nu se poate garanta că manevra va reuși în toate cazurile. Noi „cursierii" ne gîndim la toate. Un automobilist se poate agăța chiar și de plafonul mașinii pentru a repartiza șocul asupra întregului corp, în loc să-l primească în picioare. Cine nu acționează într-un fel oarecare și rămîne prostit, paralizat de spaimă, acela poate fi rănit sau chiar ucis.

Marile viteze procură o plăcere intensă. Cred că este un instinct elementar. Mă întreb dacă el există la toate mamiferele sau numai la ființele umane. Dacă veți lua un cîine în mașina dv., el va scoate capul prin portieră și va privi înainte, dînd impresia că trăiește senzația de viteză. S-ar putea ca unii cîini să facă acest lucru deoarce sensibilitatea lor olfactivă le permite să simtă imediat mirosul de benzină. Dar nu aceasta este totdeauna rațiunea comportamentului lor. Niciodată nu veți vedea un cîine cu capul înăuntrul mașinii, dacă o fereastră este deschisă. Același lucru se întîmplă și cu copiii. Multe jocuri ale lor se bazează pe senzația de viteză. Ei nu știu încotro merg și nici nu le pasă.

Aș vrea să precizez că senzația de viteză nu trebuie căutată cu orice preț atunci cînd conduci automobilul spre o destinație precisă sau cînd ai pasageri. Destinația introduce un element de obligație. Ar putea părea curios, dar eu cred că femeile, cînd conduc, au totdeauna o destinație. De aceea, nu sînt convins că o femeie ar putea deveni un „as" în automobilele de formula I. Nu le-am văzut pe marile conducătoare de automobile din trecut: Elisabeth Juvek, Kaye Patie, Bill Wisdom și altele. Dar cred că singură Juvek ar fi putut să evolueze cu oarecare șansă în marile curse.

Nu lipsa de forță fizică și nici inaptitudinea de a stăpîni mașina ar fi pentru femei un handicap. Nu aceasta le împiedică să conducă la fel de bine mașina ca și bărbații. Nu lipsa de forță, ci pur și simplu faptul că femeile nu sînt atît de competitive, pledează pentru teza mea. În raliuri, curse mai puțin pretențioase, femeile se afirmă cu adevărat. Sînt multe care îi pot învinge pe bărbați. Raliul este un soi de cursă contracronometru și femeile se achită foarte bine în acest domeniu, care comportă multe detalii. Pe scurt, tot ceea ce pretinde răbdare, stăruință. Dar femeile nu pot boaie, poate avea un dram de dreptate.

Plăcerea vitezei este rezervată celor din probele de circuit, automobiliștilor de curse sau motocicliștilor. Viteza pe apă mi se pare imprecisă, necontrolabilă. Viteza sub apă sau în aer nu produce nici o senzație. Realmente nu contează. Pentru noi e nevoie de automobil în contact cu pămîntul. Omul utilizează mîinile sale, picioarele, ochii săi, creierul, pentru a contrabalansa inerția, viteza însușită, greutatea și forța centrifugă, într-o ecuație care se schimbă de mai multe ori pe secundă, și toate acestea într-un vehicul ce reprezintă eforturile celor mai abili proiectanți specializați din lume. Cursa de automobile este ceva viu, de o intensitate fără seamăn, ea nu poate fi comparată cu nici un alt sport. Caracciola spunea, cu ani în urmă, că este senzația cea mai molipsitoare care poate fi încercată. Și avea dreptate.

Printre alergătorii studiați de mine și alături de care am crescut, argentinianul Fangio este, după părerea mea, asul incontestabil al marilor curse de automobile. Mă refer la formula unu și la marile premii. El nu era în largul său în cursele turistico-sportive. De pildă, nu îi plăcea cursa de 1000 de mile și nu ar fi alergat-o niciodată dacă contractele nu l-ar fi obligat la aceasta. Dar o dată venit acolo, el mergea pînă la capăt. Cu orice risc. Așa s-a întîmplat în 1953, cînd o gravă defecțiune mecanică s-a declanșat la mașina sa, Alfa Romeo. A sosit totuși al doilea, bizuindu-se pe o singură roată. Cealaltă fula fără încetare. Vă închipuiți ce înseamnă aceasta. Dacă vreți să încercați, vă sfătuiesc să o faceți numai pe o pistă de aviație ! Fangio nu participa la raliuri, nici la curse de coastă. Să nu uităm însă că, timp de 14 ani, în America de Sud și în Europa, el a alergat în cursele cele mai grele ce se pot imagina și a cîștigat un mare număr dintre ele, cu mașini în care nu s-ar fi urcat oricine. Dintr-o rablă sau dintr-o mașină nouă, Fangio scotea maximum de randament. În mașinile de sport eram și eu capabil să-l înving. Dar, în mașinile de formula I, era de-a dreptul fantastic. El a cîștigat 35 de curse de mare importanță. Nu cunosc un pilot care să fi greșit mai puțin decît Fangio. Abilitatea sa de a lua viteză, forța, iuțeala în mișcări și toate celelalte erau aproape neînsemnate față de judecata foarte exactă a acestui fost taximetrist. Și totuși, singurul accident pe care l-a avut într-o cursă de formula I (cînd și-a fracturat clavicula, la Monza, în 1952, pe un Maserati) a rezultat dintr-o eroare. Dar, trebuie adăugat și faptul că Fangio a comis această greșeală înainte de cursă și nu în timpul cursei. Fiind în Irlanda, el acceptase să plece spre Monza cu un prieten. Acesta a plecat însă fără el. Fangio a venit cu avionul la Paris, unde timpul era ploios. Aici a închiriat un automobil cu care a gonit nebunește, traversînd Alpii. Natural, cînd a sosit la Monza nu era de loc odihnit, nu era în formă pentru a conduce într-o cursă grea, dar organizatorii n-au vrut să știe de nimic. A fost singura dată cînd Fangio s-a accidentat, în lunga sa carieră, al cărei apogeu s-a situat în jurul vîrstei de 45 de ani.

Cel mai bun curs de pilotaj-auto din toate timpurile, sînt convins de aceasta, era să fii plasat la două lungimi de mașină în spatele lui Juan Manuel Fangio. Conducînd în spatele lui, am învățat mai mult decît în șapte ani de curse.

Adaptare de **I. VÎLCEANU**
(va urma)

JUAN MANUEL FANGIO

Un interviu cu Alain Ducharne despre:

RENAULT ÎN COMPETIȚII

Alain Ducharne, din serviciul de competiții al uzinelor Renault, urmărește de cîtva timp, în mod deosebit, dezvoltarea sportului automobilistic în unele țări europene, printre care și România. Cu prilejul ultimei sale vizite la București, i-am adresat cîteva întrebări.

— Ce legătură există între sportul automobilistic și producția de serie ? Ce rațiune de a fi are acest sport atît de contestat de unii ?

— Istoria sportului automobilistic se confundă cu însăși istoria automobilului. Industria de automobile nu se poate dispensa de activitatea competițională. Există două mari motive pentru care un producător de mașini „face sport": 1. el poate în acest fel să extragă învățăminte de ordin tehnic; 2. cursele contribuie la popularizarea și promovarea produselor sale. În decursul vremii, raportul dintre aceste două aspecte, ponderea lor, s-a schimbat, pentru că în tehnică și în sportul automobilistic au intervenit unele mutații. Cînd automobilul se găsea în faza de creștere, competițiile constituiau veritabile bancuri de încercare și erau subordonate serviciilor tehnice ale uzinelor. Acum, automobilul — mă refer la cel clasic — a ajuns la un mare grad de perfecțiune și, de aceea, cursele nu-i mai pot aduce, practic, aproape nici un fel de noutate senzațională. Faptul acesta a făcut ca, în zilele noastre, pe primul plan să treacă interesul comercial al competițiilor. Mă gîndesc însă că, în anii din urmă, se fac eforturi pentru găsirea unor noi mijloace de propulsie pentru automobilele de serie: turbina cu gaze, motorul Wankel, pila de combustibil. Iată de ce nu este exclus ca raportul de care vorbeam mai înainte să se schimbe din nou.

— Firma Renault s-a făcut cunoscută la noi, pe plan sportiv, cu prilejul raliurilor internaționale ce ne-au traversat țara. Oare numai la aceasta se reduce prezența uzinei dv. în sportul automobilistic mondial ?

— Serviciul nostru de competiții dispune de trei unități bine distincte, cu o activitate intensă: Renault Billancourt, Societatea de automobile Alpine, Grupul Gordini. Prima dintre ele s-a specializat în participarea la cele mai importante raliuri internaționale, cu mașini de categoria turism, grupele 1 și 2. Alpine își aliniază anual piloții la startul campionatului mondial în categoria prototip (curse gen Le Mans, Targa Florio, Spa), la campionatul Franței pentru formula III, la raliuri naționale și internaționale, grupele 3 și 4. A treia unitate amintită dispune de un birou de studii și de un atelier ce lucrează sub conducerea tehnicianului de prestigiu mondial Amedeo Gordini. Misiunea acestei unități este să realizeze motoare pentru Renault Billancourt și pentru Alpine. Dintre realizările ei mai importante citez motoarele montate pe binecunoscuta mașină R8 Gordini pe prototipul Alpine Le Mans, precum și noul motor de 3 000 cmc pregătit pentru competițiile de pistă ale anului viitor. Dar de rezultatele tehnice ale „vrăjitorului" Gordini beneficiază nu numai piloții de curse, ci și marea masă a automobiliștilor, care utilizează mașini de serie cu motoare puse la punct de acest ilustru constructor.

— Ce ne puteți spune despre contactul stabilit cu forul nostru automobilistic ?

— De aproape doi ani vin destul de des în România, așa cum mă duc în Ungaria, Bulgaria, Polonia și Cehoslovacia, unde urmăresc stabilirea unei colaborări cît mai strînse pe linie sportivă. Țin un contact permanent cu Automobil Clubul Român, care are nevoie acum, la începutul activității sale, de un ajutor substanțial. Serviciul nostru de competiții este dispus să contribuie prin forme diverse, găsite acceptabile de ambele părți. Pînă în prezent firma Renault a sprijinit organizarea Raliului României, a pus la dispoziția celor mai buni piloți români, în condiții avantajoase, trei mașini speciale R8 Gordini (păcat că două din ele au fost scoase prematur din funcțiune). Pentru viitor avem intenția să intensificăm colaborarea trecînd și la alte forme de lucru: îndrumare tehnică, organizarea unui curs pentru formarea de mecanici de competiții etc. În plus, din 1968, ne gîndim să înființăm un trofeu Renault, cu caracter internațional, la care să concureze automobiliști români, maghiari, bulgari, polonezi, cehoslovaci. Competiția ar urma să reunească trei întreceri: Raliul Balcanic (organizat anul viitor în România), Raliul Cordatic (organizat în Ungaria) și Raliul Pneumant organizat în R. D. Germană).

— Care credeți că este cel mai adecvat gen de competiție automobilistică pentru România ?

— Aveți o țară frumoasă, cu un peisaj admirabil și cu drumuri deosebit de bune pentru raliuri. De aceea, acest gen de întreceri trebuie cultivat deocamdată. Pentru viitor, o dată cu sporirea și diversificarea mijloacelor tehnice, evident, se poate trece și la alte competiții — curse de coastă, viteză pe circuit — pentru care în România exista în trecut, după cum am aflat, o anumită tradiție.

Interviu consemnat de
Dumitru LAZAR

AUTOTURISME
PRIMEȘTE
în consignație
și VINDE
unitatea din București cal. Rahovei nr. 224